Deutscher Bundestag **Drucksache 14/5446**

14. Wahlperiode 06. 03. 2001

Gesetzentwurf

der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwurf eines Gesetzes zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr (GüKBillBG)

A. Problem

Der Gesetzentwurf hat zum Ziel, den zunehmenden Problemen im Transportgewerbe durch illegale oder missbräuchliche Beschäftigung von Arbeitnehmern aus Nicht-EU-Staaten, die auf Fahrzeugen von Unternehmen aus dem EU/EWR-Raum Transporte durchführen, entgegenzuwirken.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf sieht im Wesentlichen folgende Neuerungen vor:

- Festlegung der Pflicht des Unternehmers, nur Fahrer einzusetzen, die die Arbeitsgenehmigung im Original mit einer amtlich beglaubigten Übersetzung bzw. ein entsprechendes Negativattest mitführen,
- Ausdehnung dieser Verpflichtung auch auf die Verlader,
- Verpflichtung der Verlader, nur Unternehmer einzusetzen, die Inhaber einer Erlaubnis oder Gemeinschaftslizenz sind,
- deutliche Erhöhung des Bußgeldrahmens für Verstöße gegen diese in das GüKG aufzunehmenden Pflichten,
- Kontrollzuständigkeit des Bundesamtes für Güterverkehr für die Einhaltung der Bestimmungen des Aufenthalts- sowie des Arbeitsgenehmigungsrechts von Fahrern aus Drittstaaten.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

Dem Bund entstehen bei der Durchführung des Gesetzes und bei der Überwachung der Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes Personal- und Sachkosten im Bereich des Bundesamtes für Güterverkehr. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist beim Bundesamt mit einem Stellenmehrbedarf von 13 Stellen, und zwar 4 Stellen im gehobenen Dienst und 9 Stellen im mittleren Dienst zu rechnen. Der zusätzliche Mehrbedarf hierfür beträgt 1 050 TDM. Für das spätestens im Jahr 2002 erforderliche Personal entstehen darüber hinaus Sachkosten u. a. für die Ausstattung der Büro-Kraftfahrzeuge und für Dienst- und Schutzklei-

dung in Höhe von 180 TDM. Die Investitionen für die Erstbeschaffung von 5 Büro-Kraftfahrzeugen betragen 450 TDM, so dass sich insgesamt ein Mehrbedarf von 1 680 TDM ergibt. Der Mehrbedarf an Stellen und Ausgaben wird im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltes – Geschäftsbereich des Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen – eingespart.

Für die Haushalte der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände hat dieses Gesetz keine Auswirkungen auf die Kosten.

E. Sonstige Kosten

Kosten werden allenfalls für die amtlich beglaubigten Übersetzungen der Arbeitsgenehmigungen entstehen, die die betroffenen Fahrer zur Vereinfachung der Kontrolle mitführen müssen. Diese Kosten sind nicht quantifizierbar.

Entwurf eines Gesetzes zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr (GüKBillBG)

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

Das Güterkraftverkehrsgesetz vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485) wird wie folgt geändert:

1. Dem § 7 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:
   „Ausländisches Fahrpersonal muss Kontrollberechtigten auf Verlangen auch den Pass oder ein sonstiges zum Grenzübertritt berechtigendes Dokument aushändigen.“

2. Nach § 7a werden folgende §§ 7b, 7c und 7d eingefügt:

„§ 7b
Einsatz von ordnungsgemäß beschäftigtem Fahrpersonal

(1) Ein Unternehmer, dessen Unternehmen seinen Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum hat, darf im Geltungsbereich dieses Gesetzes bei Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr einen Angehörigen eines Staates, der weder Mitglied der Europäischen Union noch anderer Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ist, nur als Fahrpersonal einsetzen, wenn der Angehörige im Besitz einer im Staat des Unternehmenssitzes vorgeschriebenen Arbeitsgenehmigung ist. Er hat dafür Sorge zu tragen, dass das Fahrpersonal entweder die vorgeschriebene Arbeitsgenehmigung im Original mit einer amtlich beglaubigten Übersetzung in deutscher Sprache oder eine amtliche Bescheinigung mit einer amtlich beglaubigten Übersetzung in deutscher Sprache mitführt, die bestätigt, dass eine Arbeitsgenehmigung für das jeweils eingesetzte Fahrpersonal nach dem Recht des Staates, in dem das befördernde Unternehmen seinen Sitz hat, nicht erforderlich ist.

(2) Das Fahrpersonal muss die Unterlagen nach Absatz 1 Satz 2 während der gesamten Fahrt mitführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung aushändigen.

§ 7c
Verantwortung des Auftraggebers

Wer zu einem Zwecke, der seiner gewerblichen oder selbstständigen beruflichen Tätigkeit zuzurechnen ist, einen Frachtvertrag oder Speditionsvertrag mit einem Unternehmer abgeschlossen hat, darf Leistungen aus diesem Vertrag nicht ausführen lassen, wenn er weiß oder fahrlässig nicht weiß, dass der Unternehmer

1. nicht Inhaber einer Erlaubnis nach § 3 oder einer Berechtigung nach § 6 ist,
2. bei der Beförderung Fahrpersonal einsetzt, das
   a) eine Arbeitsgenehmigung nach § 7b Abs. 1 Satz 1 oder
   b) eine amtliche Bescheinigung mit einer amtlich beglaubigten Übersetzung in deutscher Sprache nach § 7b Abs. 1 Satz 2

   nicht besitzt oder
3. einen Frachtführer oder Spediteur einsetzt oder zulässt, dass ein solcher tätig wird, der die Beförderung unter den Voraussetzungen von
   a) Nummer 1,
   b) Nummer 2 Buchstabe a oder
   c) Nummer 2 Buchstabe b

   durchführt.

Die Wirksamkeit eines zu diesem Zwecke geschlossenen Vertrags wird durch einen Verstoß gegen Satz 1 nicht berührt.

§ 7d
Befugnisse von Kontrollberechtigten

Werden die nach § 7b Abs. 1 vorgeschriebene Arbeitsgenehmigung oder amtliche Bescheinigung, dass eine Arbeitsgenehmigung nicht erforderlich ist, nicht im Original mitgeführt oder auf Verlangen nicht zur Prüfung ausgehändigt, so sollen die Kontrollberechtigten dem betroffenen Fahrpersonal die Fortsetzung der Fahrt so lange untersagen, bis diese Unterlagen vorgelegt werden.

Die Kontrollberechtigten können die Fortsetzung der Fahrt untersagen, wenn

1. die in § 7b vorgeschriebene amtlich beglaubigte Übersetzung nicht mitgeführt oder nicht zur Prüfung ausgehändigt wird,
2. eine Erlaubnis nach § 3 oder eine Berechtigung nach § 6 nicht mitgeführt oder nicht zur Prüfung ausgehändigt wird,
3. eine nach § 46 Abs. 1 des Ordnungswidrigkeitengesetzes in Verbindung mit § 132 Abs. 1 Nr. 2 der Strafprozessordnung angeordnete Sicherheitsleistung nicht oder nicht vollständig erbracht wird.“

3. § 11 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

   „a) die Beschäftigung und die Tätigkeiten des Fahrpersonals auf Kraftfahrzeugen einschließlich der aufenthalts-, arbeitsgenehmigungs- und sozialversicherungsrechtlichen Vorschriften,“.

4. Dem § 13 wird folgender Satz angefügt:

   „In den Fällen des § 7d Satz 1 soll es dem betroffenen Fahrpersonal die Fortsetzung der Fahrt untersagen.“

5. Nach § 16 Abs. 4 Nr. 1 wird folgende neue Nummer 1a eingefügt:

   1a. bei Verstößen gegen Vorschriften zur Verhinderung illegaler Beschäftigung und Vorschriften für die Sozialversicherung an die Bundesanstalt für Arbeit, die Hauptzollämter, die Einzugsstellen und die Träger der Rentenversicherung sowie die Ausländerbehörden, soweit dies zur Vorbereitung und Durchführung weiterer Ermittlungen, insbesondere von Betriebskontrollen, erforderlich ist,".

6. § 19 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

      aa) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

         „4. entgegen § 7 Abs. 2 die Berechtigung oder einen Nachweis nicht mitführt oder die Berechtigung, einen Nachweis, den Pass oder ein Dokument nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,".

      bb) Nach Nummer 6c werden folgende neue Nummern 6d, 6e und 6f eingefügt:

         „6d. entgegen § 7b Abs. 1 Satz 1 einen Angehörigen eines dort genannten Staates als Fahrpersonal einsetzt,

         6e. entgegen § 7b Abs.1 Satz 2 nicht dafür Sorge trägt, dass das Fahrpersonal eine Arbeitsgenehmigung mit einer dort genannten Übersetzung oder eine dort genannte Bescheinigung mit einer dort genannten Übersetzung mitführt,

         6f. entgegen § 7b Abs. 2 eine Unterlage nicht mitführt oder nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,".

   b) Nach Absatz 1 wird folgender neuer Absatz 1a eingefügt:

      „(1a) Ordnungswidrig handelt, wer

      1. entgegen § 7c Satz 1 Nr. 1 oder 3 Buchstabe a,
      2. entgegen § 7c Satz 1 Nr. 2 Buchstabe a oder Nr. 3 Buchstabe b oder
      3. entgegen § 7c Satz 1 Nr. 2 Buchstabe b oder Nr. 3 Buchstabe c

      eine Leistung ausführen lässt."

   c) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

      „Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 6d und des Absatzes 1a Nr. 2 mit einer Geldbuße bis zu fünfhunderttausend Deutsche Mark, in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1, 12 und 13 und des Absatzes 1a Nr. 1 mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Deutsche Mark, in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden."

7. Dem § 21 werden folgende neue Absätze 3 und 4 angefügt:

   „(3) Abweichend von Absatz 1 ist das Bundesamt Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten für Zuwiderhandlungen nach § 19 Abs. 1 Nr. 4, 6d, 6e und 6f sowie Abs. 1a, die in einem Unternehmen, das seinen Sitz im Inland hat, begangen wurden.

   (4) § 405 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch bleibt unberührt."

Artikel 2

Weitere Änderungen des Güterkraftverkehrsgesetzes

Das Güterkraftverkehrsgesetz vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), geändert durch Artikel 1 dieses Gesetzes, wird wie folgt geändert:

In § 19 Abs. 2 werden die Wörter „fünfhunderttausend Deutsche Mark" durch die Wörter „zweihundertfünfzigtausend Euro", die Wörter „fünfzigtausend Deutsche Mark" durch die Wörter „fünfundzwanzigtausend Euro" und die Wörter „zehntausend Deutsche Mark" durch die Wörter „fünftausend Euro" ersetzt.

Artikel 3

Änderung des Ersten Buches Sozialgesetzbuch

In § 35 Abs. 1 Satz 4 des Ersten Buches Sozialgesetzbuch – Allgemeiner Teil – (Artikel I des Gesetzes vom 11. Dezember 1975, BGBl. I S. 3015), das zuletzt durch … (BGBl. I … S. …) geändert worden ist, werden nach den Wörtern „nach diesem Gesetzbuch wahrnehmen," die Wörter „das Bundesamt für Güterverkehr, soweit es Aufgaben nach § 107 Abs. 1 Satz 2 des Vierten Buches durchführt," eingefügt.

Artikel 4

Änderung des Vierten Buches Sozialgesetzbuch

Nach Satz 1 des § 107 Abs. 1 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch – Gemeinsame Vorschriften für die Sozialversicherung – (Artikel I des Gesetzes vom 23. Dezember 1976, BGBl. I S. 3845), das zuletzt durch … (BGBl. I … S. …) geändert worden ist, wird folgender Satz 2 eingefügt:

„Das Bundesamt für Güterverkehr prüft die Erfüllung der Mitwirkungspflicht nach § 99 Abs. 2."

Artikel 5

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am Tage nach der Verkündung in Kraft. Artikel 2 tritt am 1. Januar 2002 in Kraft.

Berlin, den 6. März 2001

Dr. Peter Struck und Fraktion
Kerstin Müller (Köln), Rezzo Schlauch und Fraktion

Begründung

I. Allgemeiner Teil

Die schrittweise Verwirklichung des Europäischen Binnenmarktes führte im Bereich des Güterkraftverkehrs zum Wegfall der mengenmäßigen Begrenzung der Genehmigungen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten. Jeder ausländische Transportunternehmer mit Sitz in einem Mitgliedstaat der EU oder in einem Vertragsstaat des EWR, der über eine Gemeinschaftslizenz für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr in der EU verfügt, kann seit dem 1. Juli 1998 unbegrenzt Kabotage (Beförderung mit Be- und Entladeort innerhalb eines Staates, in dem der Beförderer weder Sitz noch Niederlassung hat) betreiben. Seit dieser Zeit nehmen in Deutschland die Probleme der illegalen oder missbräuchlichen Beschäftigung von Arbeitnehmern aus Nicht-EU-Staaten zu. In- und ausländische Transportunternehmer erlangen Kosten- und damit Wettbewerbsvorteile, indem sie bei der Beschäftigung von ausländischem Fahrpersonal Regelungen des Aufenthalts-, Arbeitsgenehmigungs- und Sozialversicherungsrechts verletzen oder umgehen oder indem sie liberalere Regelungen anderer EU-Staaten ausnutzen. Es ist immer häufiger anzutreffende Praxis, dass Unternehmen mit Sitz in EU/EWR-Staaten auf ihren dort zugelassenen Fahrzeugen Fahrer aus Osteuropa beschäftigen. Diese werden zu extrem niedrigen Löhnen für Transporte innerhalb von EU/EWR eingesetzt. Die Folgen sind ruinöser Preisdruck für das gesamte Transportgewerbe. Darüber hinaus geht der gemeinwirtschaftliche Schaden durch Wettbewerbsverzerrungen, Ausfälle bei Steuern und Sozialbeiträgen sowie negative Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt.

Für die zuständigen Behörden in Deutschland ist es äußerst schwierig, insoweit wirkungsvolle Kontrollen durchzuführen. Wegen unterschiedlicher Vorschriften in den EU/EWR-Staaten zur Regelung der Beschäftigungsverhältnisse und des Aufenthaltsrechts für Arbeitnehmer aus Drittstaaten, der Vielzahl nationaler Regelungen zum Arbeitsgenehmigungs- und Sozialrecht sowie der zwischen Bund und Ländern aufgeteilten Kompetenzen ist der einzelne Kontrollbeamte oft nicht mehr in der Lage zu erkennen, ob die angetroffenen Fahrer aus Drittländern (Personen aus Staaten der Gemeinschaft, die nicht rechtmäßig in einem Mitgliedstaat wohnhaft sind) legal als Fahrer am Steuer eines Lkw aus EU/EWR tätig sind.

Seit dem vergangenen Jahr ist diese Art von Wettbewerbsverzerrungen im Güterkraftverkehr auch in den anderen EU/EWR-Staaten aufgetreten. Auf der Grundlage eines Kommissionsberichtes über die einschlägigen sozial-, arbeits- und verkehrsrechtlichen Regelungen der Mitgliedstaaten beim Einsatz osteuropäischer Fahrer hat eine erste Anhörung der Experten am 24. März 2000 stattgefunden. Aufgrund des Ergebnisses der Anhörung beabsichtigt die Kommission die Einführung einer so genannten Fahrerlizenz zum Nachweis eines legalen Beschäftigungsverhältnisses im Mitgliedstaat des Unternehmenssitzes. Von Seiten der Kommission wird zurzeit ein konkreter Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 erarbeitet, der die Einführung einer EU-Fahrerlizenz für Fahrer aus Drittstaaten vorsieht. Mit der Ausstellung eines solchen Ausweises an den Fahrer wird bescheinigt, dass der Fahrer legal arbeitet. Der Unternehmer übernimmt hiermit die Verantwortung für die Entrichtung von Steuern und Sozialabgaben. Zurzeit ist jedoch nicht absehbar, ab welchem Zeitpunkt mit der EU-weiten Einführung einer solchen Fahrerbescheinigung gerechnet werden kann.

Die Probleme erfordern bereits jetzt eine nationale deutsche Lösung. Deshalb sind im Vorgriff auf die beabsichtigte Einführung einer EU-Fahrerlizenz folgende Sofortmaßnahmen durch Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes zu treffen:

- Festlegung der Pflicht des Unternehmers, nur Fahrer einzusetzen, die die Arbeitsgenehmigung im Original mit einer amtlich beglaubigten Übersetzung bzw. ein entsprechendes Negativattest mitführen,
- Ausdehnung dieser Verpflichtung auch auf die Verlader,
- Verpflichtung der Verlader, nur Unternehmer einzusetzen, die Inhaber einer Erlaubnis oder Gemeinschaftslizenz sind,
- deutliche Erhöhung des Bußgeldrahmens für Verstöße gegen diese in das GüKG aufzunehmenden Pflichten,
- das Bundesamt für Güterverkehr kontrolliert zusätzlich die Einhaltung der Bestimmungen des Aufenthalts- sowie des Arbeitsgenehmigungsrechts von Fahrern aus Drittstaaten. Zur Ahndung entsprechender Zuwiderhandlungen wird das Bundesamt für Güterverkehr zuständige Bußgeldbehörde.

Das Gesetzgebungsrecht des Bundes auf dem Gebiet des Güterkraftverkehrsrechts folgt aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 11 und 22 i. V. m. Artikel 72 Abs. 2 GG. Für diesen besonderen Gewerbebereich sind außer im Interesse von Verkehrssicherheit und Umweltschutz bundeseinheitliche Regelungen zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen erforderlich.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Güterkraftverkehrsgesetz)

Zu § 7 Abs. 2

Die Regelung erweitert die dem Fahrpersonal obliegenden Pflichten zur Aushändigung bestimmter Unterlagen an Kontrollberechtigte um den Pass oder ein sonstiges zum Grenzübertritt berechtigendes Dokument. Dies ist erforderlich, um im Rahmen von Straßenkontrollen feststellen zu können, ob der Überprüfte mit dem Inhaber der nach § 7b des Entwurfs mitzuführenden und bei Kontrollen vorzuweisenden Unterlagen identisch ist.

Zu § 7b

Die Bestimmung führt eine Verpflichtung des Unternehmers mit Sitz in EU/EWR ein, Fahrpersonal aus Drittstaaten nur dann in Deutschland im gewerblichen Güterkraftverkehr einzusetzen, wenn ihm die im Staat des Unternehmenssitzes

vorgeschriebene Arbeitsgenehmigung erteilt ist. Damit soll vor allem die Schwarzarbeit bekämpft und dem Unternehmer erschwert werden, Wettbewerbsvorteile daraus zu ziehen, dass er weder Sozialabgaben abführt noch dem Fahrpersonal die nach dem jeweils maßgeblichen Recht vorgeschriebenen Löhne zahlt. Zum Einhalten dieser Bestimmung sind Unternehmer und Fahrpersonal auch bei sog. Leerfahrten verpflichtet, weil „gewerblicher Güterkraftverkehr“ ohne Leerfahrten – jedenfalls im Vor- oder Nachlauf – undenkbar ist.

Die Vorschrift regelt ebenfalls die dem Unternehmer und Fahrpersonal obliegenden Pflichten zur Mitführung und Aushändigung der vorgeschriebenen Unterlagen zu Kontrollzwecken. Bei der Durchführung von gewerblichem Güterkraftverkehr muss der Unternehmer dafür sorgen, dass der Fahrer das Original der Arbeitsgenehmigung nebst einer amtlich beglaubigten Übersetzung in deutscher Sprache mitführt. Die Übersetzung ist erforderlich, weil – je nach Sitz des Unternehmens – neben der Amtssprache auch Form und Inhalt der jeweiligen nationalen Arbeitsgenehmigung unterschiedlich sind. Ohne diese Nachweise lässt sich bei Straßenkontrollen nicht überprüfen und nachvollziehen, ob eine vorgeschriebene Arbeitsgenehmigung mitgeführt wird. Ist eine Arbeitsgenehmigung nach dem Recht des Staates, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat, nicht erforderlich, so muss der Unternehmer dafür sorgen, dass eine entsprechende amtliche Bestätigung nebst amtlich beglaubigter Übersetzung in deutscher Sprache mitgeführt wird. Es wird klargestellt, dass die Bestätigung individuell für den jeweils eingesetzten Fahrer erforderlich ist. Hierdurch wird der Tatsache Rechnung getragen, dass das Erfordernis von Arbeitsgenehmigungen in den einzelnen Staaten unterschiedlich geregelt ist.

Zu § 7c

Diese Vorschrift soll über den Beförderer hinaus auch denjenigen verantwortlich machen, der einen Frachtvertrag oder Speditionsvertrag zu einem Zwecke abschließt, der seiner gewerblichen oder selbstständigen beruflichen Tätigkeit zugerechnet werden kann. Es ist seine Pflicht darauf hinzuwirken, dass die Beförderung letztlich nur ein Unternehmer als Frachtführer oder Unterfrachtführer durchführt, der eine Erlaubnis hat und Fahrpersonal mit Arbeitsgenehmigung einsetzt.

Im Einzelnen gilt Folgendes:

Frachtverträge werden häufig nicht vom Vertragspartner des ursprünglichen Spediteurs, sondern tatsächlich von einem weiteren Frachtführer ausgeführt. Erfolgt die Beförderung ohne die vorgeschriebene Erlaubnis, Gemeinschaftslizenz, CEMT- oder Drittstaaten-Genehmigung oder wird hierbei Fahrpersonal ohne die vorgeschriebene Arbeitsgenehmigung eingesetzt, so hat der Beförderer nach geltendem Recht Ordnungswidrigkeiten nach § 19 Abs. 1 Nr. 1 GüKG und nach § 19 Abs. 1 Nr. 6d GüKG des Entwurfs begangen. Die Nichteinhaltung der genannten gesetzlichen Bestimmungen führt zu erheblichen Wettbewerbs- und Kostenvorteilen gegenüber gesetzestreuen Unternehmern. Diese ergeben sich daraus, dass der Beförderer keine Aufwendungen erbringen muss, um die Voraussetzungen für die Erteilung verkehrsrechtlicher Genehmigungen, insbesondere finanzielle Leistungsfähigkeit, zu erfüllen. Darüber hinaus wird nicht ordnungsgemäß beschäftigtem Fahrpersonal häufig nicht der ihm zustehende Lohn gezahlt; zusätzlich werden auch Abgaben (Sozial- und Steuerrecht) oft nicht ordnungsgemäß abgeführt.

Den entsprechenden Nutzen aus den Verstößen zieht nicht nur der Beförderer selbst, weil er seine Leistungen zu einem niedrigeren Entgelt erbringen kann als seine Mitbewerber. Derjenige, der einen Frachtvertrag oder Speditionsvertrag zu einem Zwecke abschließt, der seiner gewerblichen oder selbstständigen beruflichen Tätigkeit zugerechnet werden kann, muss für die unter Verstoß gegen Rechtsvorschriften durchgeführte Beförderung weniger bezahlen als für einen Transport, bei dem die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. Seine Pflicht, für eine gesetzeskonforme Durchführung der Beförderung zu sorgen, bedeutet, dass er seinen Vertragspartner verpflichten muss, die Bestimmungen einzuhalten oder selbst darauf hinzuwirken, dass die genannten Bestimmungen eingehalten werden. Die Vorschrift lehnt sich an andere Vorschriften im Bereich des Straßengüterverkehrs an (vgl. § 9 Gefahrgutverordnung Straße-GGVS).

Diese Verpflichtung wird demjenigen auferlegt, der einen Frachtvertrag oder Speditionsvertrag abschließt; was je nach Vertragsgestaltung der Verlader oder der absendende Spediteur sein kann. Die Mitführung dessen, der den Frachtvertrag oder Speditionsvertrag abschließt, erfolgt ausschließlich aus Gründen der Klarstellung.

Die Verpflichtung obliegt nur dem Auftraggeber, der Frachtverträge im Rahmen seiner wirtschaftlichen oder beruflichen Betätigung abschließt. Nicht erfasst ist der Abschluss eines Beförderungsvertrags zu privaten Zwecken (z. B. Umzugsvertrag).

Zu § 7d

Die Regelung ist erforderlich als zweifelsfreie Rechtsgrundlage. Die Vorschrift soll es Kontrollberechtigten ermöglichen, Fahrzeuge, mit denen Beförderungen unter Verstoß gegen die im Einzelnen genannten gesetzlichen Bestimmungen durchgeführt werden, die Weiterfahrt zu untersagen, bis der Mangel beseitigt bzw. eine angeordnete Sicherheitsleistung erbracht ist. Mit der verpflichtenden Unterbrechung der Fahrt soll in den Fällen des Satzes 1 erreicht werden, dass der durch den Gesetzesverstoß verursachte Wettbewerbsvorteil entfällt. Die Erfahrung hat gezeigt, dass das Verhalten eines Frachtführers nur dann nachhaltig beeinflusst werden kann, wenn er damit rechnen muss, im Falle eines Verstoßes gegen die hier genannten Verpflichtungen Liefertermine nicht einhalten zu können.

Dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wird in den weniger gravierenden Fällen des Satzes 2 dadurch Rechnung getragen, dass die Weiterfahrt je nach Gestaltung des Einzelfalles gestattet werden kann. Dies kommt z. B. in Betracht, wenn mitzuführende Unterlagen zwar vorliegen, nicht aber die vorgeschriebene amtliche Übersetzung. Kann nämlich der Kontrollbeamte die Unterlage auch ohne Übersetzung ausreichend prüfen, wäre die Untersagung der Weiterfahrt nicht verhältnismäßig.

Zu § 11

Hiermit wird die Überwachung der aufenthalts- und arbeitsgenehmigungsrechtlichen Bestimmungen in den Aufgabenkatalog des Bundesamtes für Güterverkehr aufgenommen. Die Ermächtigung ist erforderlich, damit die Einhaltung der in § 7b und § 7c enthaltenen Pflichten bei der Durchführung von Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr wirkungsvoll kontrolliert werden kann. Die bundesweit und länderübergreifend organisierten Straßenkontrollen des Bundesamtes insbesondere hinsichtlich Einhaltung von Rechtsvorschriften über Wettbewerb, Verkehrssicherheit und Umweltschutz im Straßengüterverkehr (1999: 646 000 kontrollierte Fahrzeuge, hiervon 343 000 gebietsfremde) ergänzen insoweit die Überwachungsmaßnahmen von Zoll, Bundesgrenzschutz und Länderbehörden. Die Einbeziehung des Aufenthaltsrechts ist notwendig, weil sich aus dessen Vorschriften ergibt, ob das Fahrpersonal eine arbeitsgenehmigungspflichtige Beschäftigung ausübt (§ 12 Abs. 2 Nr. 2 DV AuslG; § 284 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch). Ausdrücklich zur Klarstellung aufgenommen werden die sozialversicherungsrechtlichen Bestimmungen. Eine Ermächtigung für entsprechende Kontrollen des Bundesamtes enthält das Gesetz bereits in der geltenden Fassung („die Beschäftigung und die Tätigkeiten des Fahrpersonals auf Kraftfahrzeugen“). Ergänzt wird diese durch die in diesem Gesetz begründete Ermächtigung nach § 107 Abs. 1 Satz 2 SGB IV, die Einhaltung der Pflichten nach § 99 (Sozialversicherungsausweis) zu prüfen.

Zu § 13

Die Regelung ergänzt und präzisiert für das Bundesamt für Güterverkehr Satz 1 im Interesse einer zweifelsfreien Rechtsgrundlage. Es soll dieselben Vorschriften anwenden wie die übrigen Kontrollberechtigten im Sinne des § 7d Satz 1. Die Vorschrift soll nämlich die Kontrollberechtigten des Bundesamtes für Güterverkehr verpflichten, Fahrzeuge, mit denen Beförderungen unter Verstoß gegen die im Einzelnen genannten gesetzlichen Bestimmungen durchgeführt werden, die Weiterfahrt zu untersagen, bis der Mangel beseitigt bzw. eine angeordnete Sicherheitsleistung erbracht ist.

Auf die Begründung zu § 7d wird verwiesen.

Zu § 16

Die Ergänzung trägt der notwendigen Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Arbeit, Hauptzollämtern, Einzugsstellen und Trägern der Rentenversicherung und den Ausländerbehörden Rechnung. Sie ermöglicht insbesondere weitere Ermittlungen anderer Behörden im Rahmen eigener Zuständigkeiten. Es wird aber sicher gestellt, dass nur zu dem angestrebten Zweck der Verfolgung von Verstößen gegen Vorschriften zur Verhinderung illegaler Beschäftigung und Vorschriften über die Sozialversicherung die Daten über einschlägige abgeschlossene Bußgeldverfahren an die hierfür zuständigen Stellen übermittelt werden dürfen und keine zusätzliche Übermittlungsbefugnis für andere Daten eröffnet werden soll.

Zu § 19

Aufgenommen werden die mit den Verpflichtungen nach § 7b, § 7c und § 7d korrespondierenden Bußgeldtatbestände.

Bei Nummer 6d entspricht die Höhe dem in § 404 Abs. 3 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch vorgesehenen Rahmen. Dies ist erforderlich, um eine Gleichbehandlung der nach dem GüKG zu ahndenden Verstöße in Transportunternehmen mit Zuwiderhandlungen in anderen Wirtschaftsbereichen zu gewährleisten. Der bisherige Bußgeldrahmen des Güterkraftverkehrsgesetzes von 10 000 Deutsche Mark wird im Ergebnis versechsfacht. Dies ist erforderlich für eine angemessene Ahndung auch schwerster Verstöße.

Es wird klargestellt, dass bestimmte Ordnungswidrigkeiten-Tatbestände nach § 404 Abs. 1 und 2 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch zu ahnden sind, soweit die Tatbestände nach § 19 Abs. 1 Nr. 6d, 6e, 6f, 6g, 6h und 6i nicht erfüllt sind.

Zu § 21

Hiermit wird dem Bundesamt für Güterverkehr die Zuständigkeit für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 Nr. 6d, 6e, 6f, 6g, 6h und 6i übertragen, die von Verantwortlichen in inländischen Unternehmen begangen wurden. Dies ist sachgerecht, weil aufgrund der von ihm durchzuführenden Kontrollen des Güterkraftverkehrs- und Arbeitsgenehmigungsrechts die für die Durchführung von Ordnungswidrigkeitenverfahren notwendigen Fachkenntnisse vorhanden sind und das Bundesamt nach Absatz 2 ohnehin Bußgeldbehörde bei entsprechenden Verstößen Gebietsfremder ist.

Im Übrigen wird mit dem Hinweis auf § 405 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch klargestellt, dass die Zuständigkeiten für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach § 404 Abs. 1 und 2 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch nicht berührt werden, soweit nicht die Tatbestände nach § 19 Abs. 1 Nr. 6d, 6e, 6f, 6g, 6h und 6i erfüllt sind.

Zu Artikel 2 (Weitere Änderungen des Güterkraftverkehrsgesetzes)

Bis zur Einführung des Euro als alleiniges Zahlungsmittel zum 1. Januar 2002 verwendet die Verwaltung noch DM-Beträge. Da die Regelung vor diesem Datum in Kraft tritt, sind die Höchstbeträge der Geldbuße noch in „Deutsche Mark“ zu fassen. Dieser Artikel regelt die Umstellung auf den Euro und tritt zum 1. Januar 2002 in Kraft.

Zu Artikel 3 (Erstes Buch Sozialgesetzbuch) und Artikel 4 (Viertes Buch Sozialgesetzbuch)

Die vorgesehene Regelung begründet die Ermächtigungsgrundlage für das Bundesamt für Güterverkehr neben den in § 107 Abs. 1 Satz 1 SGB IV genannten Behörden, die die Einhaltung der Sozialversicherungspflicht durch Überprüfung des Sozialversicherungsausweises zu prüfen und damit die Sozialversicherung bei der Bekämpfung der illegalen Beschäftigung zu unterstützen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333